

25.3.21

לכבוד

הוועדה לתשתיות לאומיות

מינהל התכנון

ירושלים

ג.א.ג.

**תת"ל 43/א – דרך מס' 4 – בקטע מחלף רעננה דרום – מחלף****הדריש.****השגה מטעם עיריית כפר סבא, הוועדה המקומית לתכנון ובניה****כפר סבא, ומהנדסת העיר כפר סבא**

עיריית כפר סבא (להלן: "העירייה"), הוועדה המקומית לתכנון ובניה כפר סבא (להלן: "הוועדה המקומית") ומהנדסת העיר כפר סבא (להלן: "המהנדסת") (העירייה, הוועדה המקומית והמהנדסת תקראנה להלן ביחד: "המשיגים") מתכבדים להגיש את השגתם לתכנית לתשתית לאומית תת"ל 43/א – כביש 4 בקטע מחלף רעננה דרום למחלף הדריש.

המשיגים מברכים על קידום תכניות המעצימות תחבורה ציבורית בין עירונית ושיפור תוואי הדרכים והמחלפים המשרתים את ציר התחבורה הראשי בשרון.

כביש 4 הינו כביש אורך ארצי הנמצא בצמידות דופן לעיר כפר סבא ומהווה חיבור ישיר לכיוונים צפון ודרום לתנועה היוצאת ונכנסת לעיר. מענה יעיל לתחבורה ציבורית על תוואי הכביש יעניק לתושבים חלופה אמיתית לעומס תנועת הרכבים הפרטיים הקיים כבר היום.

זאת, יחד עם תכניות התשתיות המקבילות, המקודמות כיום, למסופי תחבורה ציבורית, רכבות כבדות וקו 1M של המטרו, יתנו מענה ליצירת רשת תחבורה ציבורית יעילה הנותנת מענה אמיתי להסעת המונים ולפתרונות תנועתיים המקשרים בין המערכת הארצית למרחב המקומי העירוני.

יחד עם האמור לעיל, בהיות כביש 4 הגבול המערבי של העיר כפר סבא, והיות הכביש צמוד דופן לשכונות המגורים בה, יש לתת מענה לחיבורים למערכת התנועתית העירונית הקיימת והמתוכננת, לרבות תנועת הולכי הרגל, אופניים, ותחבורה ציבורית עירונית, ליצירת קישוריות איכותית במרחב, אשר תשמש את היוםממים בעיר בהתנהלות שבשגרה.

בנוסף, לאור העובדה כי התכנית מרחיבה את הכביש בנתיבים נוספים ומעצימה את כמות כלי הרכב עליו, יש לוודא כי התכנית מספקת מענה ראוי ומיטבי להגנה בפני רעש ואיכות אוויר, ומעניקה מענה ראוי לתושבי העיר המתגוררים בצמידות דופן לדרך.

להלן יפורטו טעמי ההשגה;

**נושאי ההשגה:**

- א. מוצא נוסף לצפון מערב כפר סבא לכביש 4
- א.1. סגירת פניה מכביש 4 לאזור קניאל
  - א.2. מחלף כביש 541
  - א.3. גשר עילי (פליאובר') מעל כביש 4
- ב. תנועות רכבים במחלף רעננה דרום – תנועות חסרות
- ב.1. תנועה מ-531 מערב ל-4 צפון
  - ב.2. תנועה מ-4 דרום ל-531 מזרח
- ג. קישוריות הולכי רגל ורוכבי אופניים
- ג.1. קישור שבילי אופניים בדופן המזרחית של כביש 4
  - ג.2. מעבר רגלי תת קרקעי לתחנת התדהר
  - ג.3. גשר לשכונה כס/60 לרעננה מרחוב יערה לכיוון בית חולים מאיר
  - ג.4. גישות הולכי רגל לתחנות האוטובוס בצפון העיר
- ד. איכות המרחב הציבורי והצללות
- ה. דרישות אקוסטיות
- ו. צמצום שטח מגבלות פגיעה בשטחי תעסוקה עתידיים
- ו.1. שטחי בריכת איגום מתוכננת
  - ו.2. מגבלות בניה מציר זכות הדרך
- ז. מסמכי התכנית
- ח. היתכנות לשלביות ביצוע ותפעול
- ט. תיאום העבודות עם הרשות המקומית
- י. שיקום לאחר ביצוע
- סיכום

## א. מוצא נוסף לצפון מערב כפר סבא לכביש 4

### 1. סגירת פניה מכביש 4 לאזור קניאל

1. שכונות כס/60 (שכונת הזמר העברי) וכס/80 (השכונה הירוקה) הינן שכונות 'בלון' אשר מתבססות על יציאה אחת בלבד מרחוב ספיר. כיום, דרך קניאל, משמשת מוצא קיים בפועל לכביש 4 צפון, אם כי לא סטטוטורית, אך קיימת בפועל, משמשת את השכונות כחלופה נוספת לדרך הסטטוטורית הקיימת ומשמשת את כל 4000 יחידות הדיור. ללא מוצא באמצעות כביש זה, מתבססות יחידות המגורים הקיימות בצפון מערב העיר, לרבות שטחי התעסקוה והמפעלים הקיימים על כניסה אחת בלבד מרחוב הספיר.

2. מסמכי התכנית המופקדת מבטלים את הפניה ימינה, הקיימת בפועל, מכביש 4 לאזור שכונת 80 בצפון מערב כפר סבא, מפעל 'קניאל-בראון' ותחמ"ש גדול של חברת החשמל.

3. מפעלי קניאל ואינווייט ממוקמים ופועלים בגבולה הצפוני של כפר סבא, בקצה שכונת המגורים כס/80. מפעלים אלו מחזיקים בהיתרי רעלים, משמע משאיות המשונועות לעבר המפעלים מעבירות חומרים מסוכנים. באם תסגר הכניסה המשמשת אותם כיום בפועל מכיוון כביש 4 משמעות הדבר הינה מפגעי רעש ותעבורה של משאיות בתוך שכונת המגורים, דבר אשר נעשה ללא בקרת זמנים, ועם חשש כבד לנזק חמור כתוצאה מהעברת חומרים מסוכנים ליד בתי מגורים בתי ספר ומבני ציבור. להלן היתרי הרעלים של המפעלים המצוינים -

מדינת ישראל המשרד לאיכות הסביבה	
מחוז מרכז רמלה שד הרצל 91	הענף לחומרים מסוכנים טל: 08-9788800, פקס: 08-9229135
תאריך: 06 אוקטובר 2019 ז' תשרי תש"פ מס' היתר: 80111	
מס' מפעל: 54664 מס' היתר: 80111	
עבור: ימני ליאור קניאל תעשיות א.ט.ג בע"מ - כ"ס כפר סבא, מיקוד 4410000	
שלום רב,	
הנדון: היתר רעלים.	
מצ"ב היתר רעלים שמספרו 80111.	
לאחר סיווג עסקך בקטגוריה B תוקף ההיתר הוא ל 2 שנים.	
מיום 06/10/2019 עד ליום 05/10/2021.	

הנך מתבקש להתחיל בהליך חידוש ההיתר תבא 3 חודשים לפני מועד פקיעת היתר זה.

המכוד רב  
המשרד לאיכות הסביבה  
ד"ר יעקב מילר  
חבר המשרד לאיכות הסביבה  
חבר המשרד לאיכות הסביבה

מדינת ישראל המשרד לאיכות הסביבה	
מחוז מרכז רמלה שד הרצל 91	הענף לחומרים מסוכנים טל: 08-9788800, פקס: 08-9229135
תאריך: 28 ינואר 2020 ב' שבט תש"פ מס' היתר: 884946	
מס' מפעל: 331964 מס' היתר: 884946	
עבור: קניאל אבנר איונווייט בע"מ בצרה	
שלום רב,	
הנדון: היתר רעלים.	
מצ"ב היתר רעלים שמספרו 884946.	
לאחר סיווג עסקך בקטגוריה C תוקף ההיתר הוא ל 2 שנים.	
מיום 28/01/2020 עד ליום 27/01/2022.	

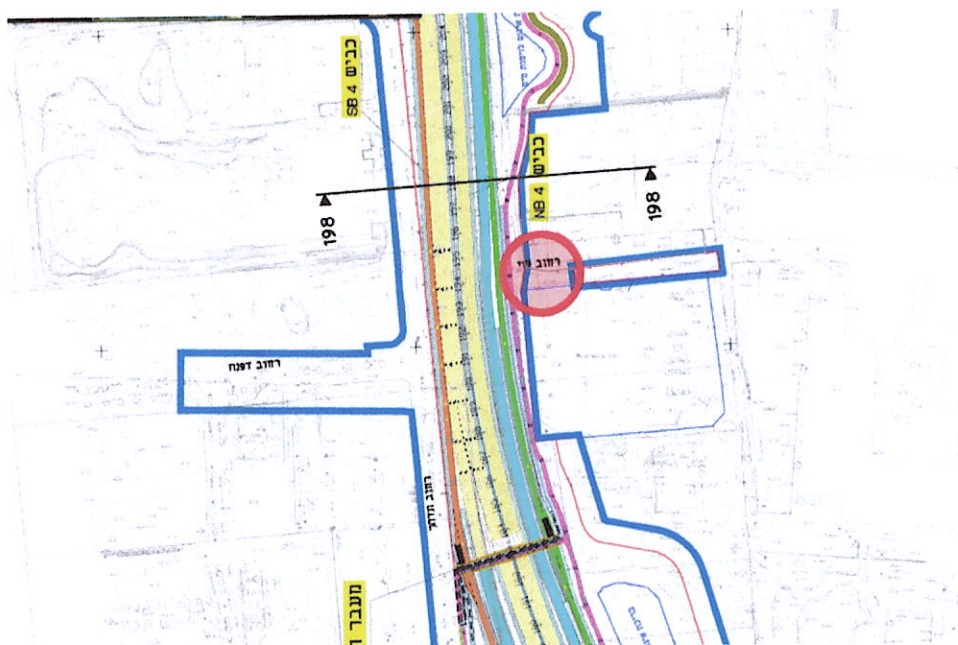
הנך מתבקש להתחיל בהליך חידוש ההיתר תבא 3 חודשים לפני מועד פקיעת היתר זה.

המכוד רב  
המשרד לאיכות הסביבה  
ד"ר יעקב מילר  
חבר המשרד לאיכות הסביבה  
חבר המשרד לאיכות הסביבה

4. נוסף על כך, יחד עם ביטול הכניסה, מסדירה התכנית המשך דרך סטטוטורית על רחוב לוי לשימוש חברת החשמל עבור תחמ"ש (תחנת משנה) בהמשך המערבי של רחוב לוי, ללא מוצא



לכביש 4. בדומה למפעלים המוזכרים לעיל, גם לחברת החשמל קיים היתר רעלים. משמע בפועל, התכנית מסדירה את זכות הדרך הסטטוטורית לתחמ"ש ולמפעלים **המחייבת שינוע חומרים מסוכנים, כמו גם אלו של המפעלים, בתוך שכונת המגורים, ליד מבני מגורים, בתי ספר יסודיים ומבני ציבור**. מעבר משמעותי של משאיות בציר השכונתי היחיד עשוי להוביל לעלייה במטרדים סביבתיים, זיהום אוויר, מטדי רעש וסיכונים של חשיפה לחומרים מסוכנים, בדגש לצד מוסדות חינוך, כאשר לא ניתן לכך ביטוי למשמעויות בתסקיר השפעה על הסביבה.



5. ביום 4.11.20 התקיימה ישיבה במשרדה של שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, הגברת מירי רגב, ראש העיר כפר סבא מר רפי סער, ונציגי משרד התחבורה, נתיבי ישראל, נת"ע, נתיבי איילון, רלב"ד, ועיריית כפר סבא. שרת התחבורה התייחסה בישיבה לנושא התכנית והנחתה להלן:

"במסגרת פרויקט כביש 541, יבחן גם החיבור לכביש 4. במקביל וללא קשר לתהליך קידומו של כביש 541, נתיבי ישראל ואגף התכנון במשרד נדרשים לגבש פתרון נקודתי לכניסה וליציאה מאזור התעשייה קניאל, מתוך הבנה שלא ניתן לסגור את החיבור הקיים היום, שאינו סטטוטורי, מבלי להציע מענה אחר".

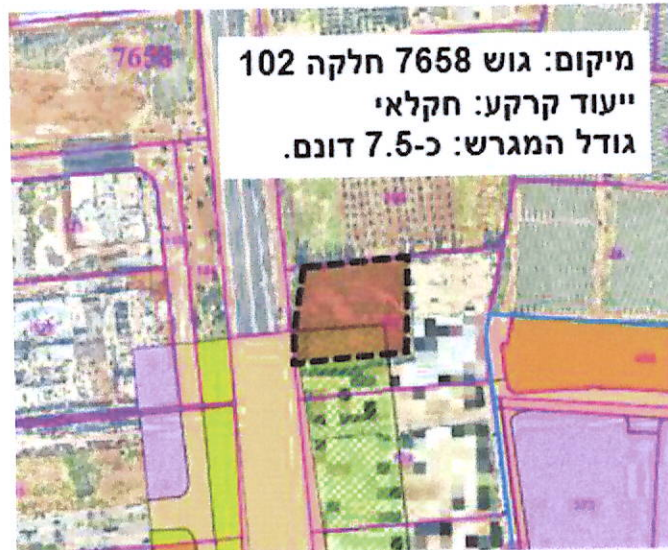
בסיכום צוין כי הנ"ל באחריות נתיבי ישראל. (להלן צילום מתוך סיכום הישיבה)

2. תת"ל 43 א' (כביש 4 רעננה דרום - הדרים) - נת"צ לאורך כביש 4 בשלב התכנון – השרה הנחתה כי במסגרת פרויקט כביש 541, יבחן גם החיבור לכביש 4. במקביל, וללא קשר לתהליך קידומו של כביש 541, נתיבי ישראל ואגף התכנון במשרד נדרשים לגבש פתרון נקודתי לכניסה וליציאה מאזור תעשייה קניאל, מתוך הבנה שלא ניתן לסגור את החיבור הקיים היום, שאינו סטטוטורי, מבלי להציע מענה אחר. **אחריות: נתיבי ישראל**

6. בימים אלה מקדמת הות"ל תכנית תשתיות לאומית, תת"ל 121, תכנית למתקני תשתית לתפעול תחבורה ציבורית באוטובוסים, במסגרתה מוצע להקים מסוף תחבורה בצפון מערב כפר סבא. במסגרת הדיון להכנת תכנית בות"ל הציעה כפר סבא כי המיקום המועדף למסוף אוטובוסים הינו בצמידות דופן לכביש 4. מיקום שונה למיקום מסוף האוטובוסים אשר הוצע לפרסום לפי סעיפים 77-78 בהחלטת הות"ל מיום 8.2.2021. הלכה למעשה, שתי התכניות תת"ל 43 א' ותת"ל 121 משעינות תנועת רכבים כבדים – משאיות ואוטובוסים, דרך ציר יחיד, רחוב ספיר, החוצה שכונת מגורים עירונית. במכתב שנשלח על ידי מהנדסת העיר לצוות הות"ל ביום 9.3.21 נתבקשה הות"ל לבחון את הצעת כפר סבא תוך חיבור כביש גישה ישיר לנת"צ מכביש 4.

7. כביש גישה יחיד זה מסדיר את הכניסה מצפון לשכונות הצפוניות בעיר כפר סבא, ומהווה שילוב פתרונות לכבישי הגישה הנדרשים ע"י העיר כפר סבא והמוצעים בתכניות תת"ל 121, ותת"ל 43 א' - מושא תכנית זו, המקודמות כעת ברמה הארצית.

להלן המיקום שהוצע במכתב מיום 9.3.21



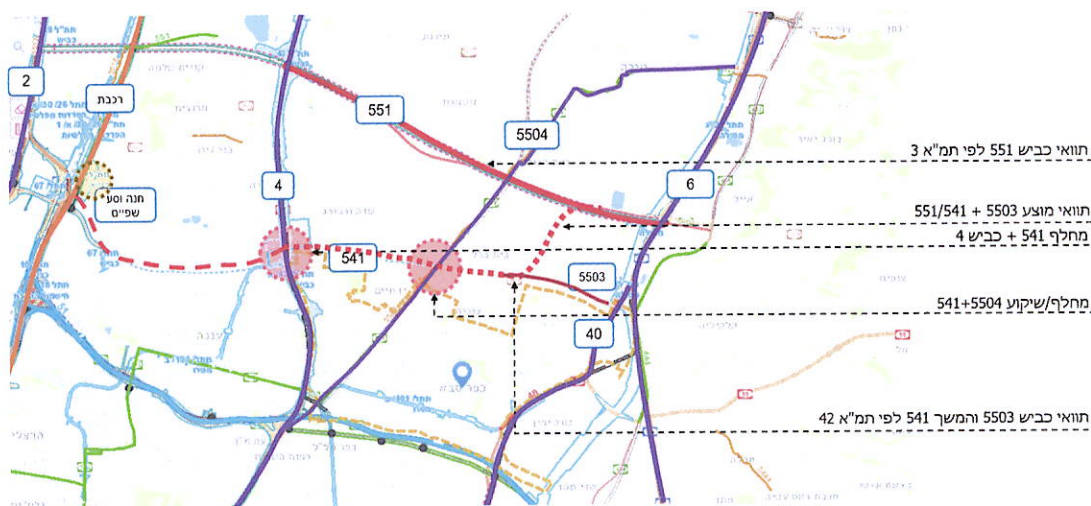
8. זאת ועוד, המועצה האזורית דרום השרון ומועצת חוף השרון בקשו בדיונים מוקדמים בתכנית, לבחון הוספת דרך חקלאית לצד הדופן המזרחית של כביש 4 לטובת כביש שרות חקלאי. לראיתנו, לא ניתן לקדם את כביש השירות המבוקש בדופן העיר כפר סבא, אך ניתן להסדיר דרך זו, שנועדה לשמש את החקלאים מצפון לעיר, באמצעות הסדרה הסטטוטורית לדרך קניאל לטובת גישה צפונה לדרך החקלאית המבוקשת.

9. לאור כל הטיעונים המופרטים מעלה מבקשים המשיגים את השלמת התסקיר השפעה על הסביבה. יודגש כי המשיגים מתנגדים בכל תוקף לביטול הפנייה הקיימת לרחוב לוי, ומבקשים הסדרה סטטוטורית של הדרך במסגרת תכנית תת"ל 43/א.



## 2.א. מחלף כביש 541

10. כביש 541 הינו כביש רוחב מזרח- מערב עתידי הנדרש ומחויב לטובת פיתוח של כ-20,000 יחידות דיור בצפון העיר כפר סבא, המתוכננות בתחום העיר עבור כ-70,000 תושבים, וזאת במסגרת תכנית תמ"ל 1088, תכנית מזרח כפר סבא ופינוי בינוי יוספטל, ותכנית צפון בן יהודה.

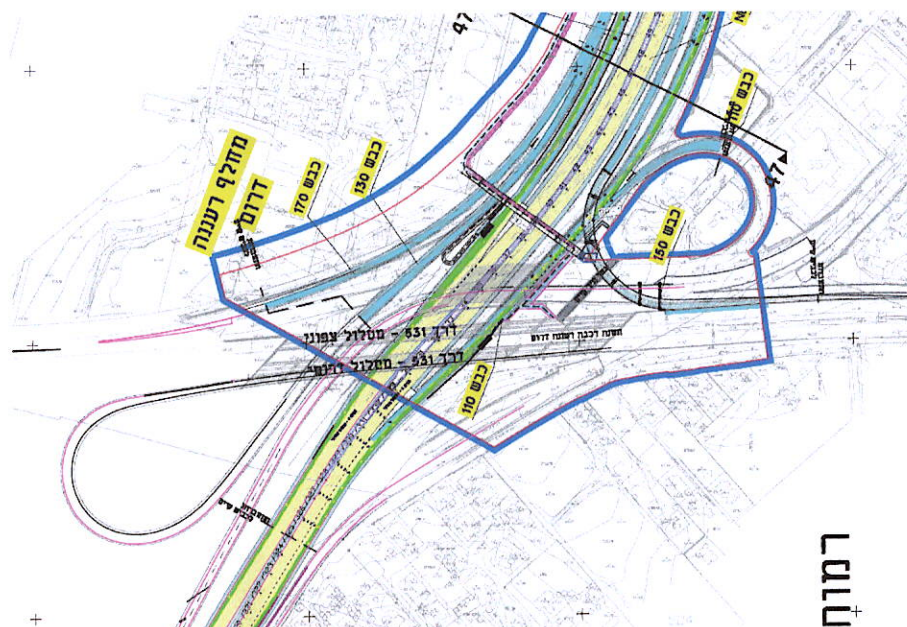


11. כביש זה נועד לשרת את המרחב העירוני של צפון המטרופולין רעננה וכפר סבא, והן את המרחב הכפרי מצפון לו. היתרון של הכביש המבוקש ע"י עיריית כר סבא הוא חיבורו מכביש 6 למחלף על כביש 4 ומשם עד למרכז חנה וסעי הגול המתוכנן בשפיים, על כביש 2. במסגרת סיכום הישיבה עם שרת התחבורה מיום 4.11.20 המוזכר לעיל, צוין כי במסגרת פרויקט כביש 541 ייבחן גם החיבור לכביש 4.

12. עיריית כפר סבא חוזרת ומדגישה את החשיבות לקידום כביש 541 בכל דיוני התכניות השונות המוקדמות במרחב לרבות, תמ"א 42, תמ"א 1/14/א/31, תת"ל 101ב'. המשיגים יטענו כי תכנית העוסקת בתכנון כולל של כביש 4 חייבת לכלול הסתכלות על מחלף עתידי נוסף לכביש 4 עבור כביש 541 כמוצע בתמ"א 42. על מנת לוודא אפשרות של מתן מענה למפגש הכבישים באמצעות מחלף ולא רק באמצעות גשר עילי (פליאובר) ועל אף כי תכנית תת"ל 43 המופקדת מתייחסת לאפשרות של בניית גשר עילי (פליאובר) מעל כביש 4, מבקשים המשיגים לאפשר השארת גמישות תכנונית למחלף עתידי במפגש הכבישים 541 ו-4, לרבות ציון הדבר במסמכי התכנית.

## ב. תנועות רכבים חסרות במחלף רעננה דרום

13. אזור צומת רעננה כפר סבא דרום הינו אזור מיפגש עירוני בין הערים כפר סבא ורעננה, ובו זמנית הינו מיפגש כבישים מהירים ובהם כביש 4 ודרך 531. התכנית, משדרגת ומסדירה את התכנון התנועתי של המחלף, ומוסיפה רמפה מכביש 531 לבאים ממזרח ופונים צפונה לכביש 4. אך עם זאת ממשיך תכנון המחלף להחסיר שתי תנועות רכבים משמעותיות.



### 1.ב. השלמת קישור תנועתי מכביש 531 מערב ל-4 צפון

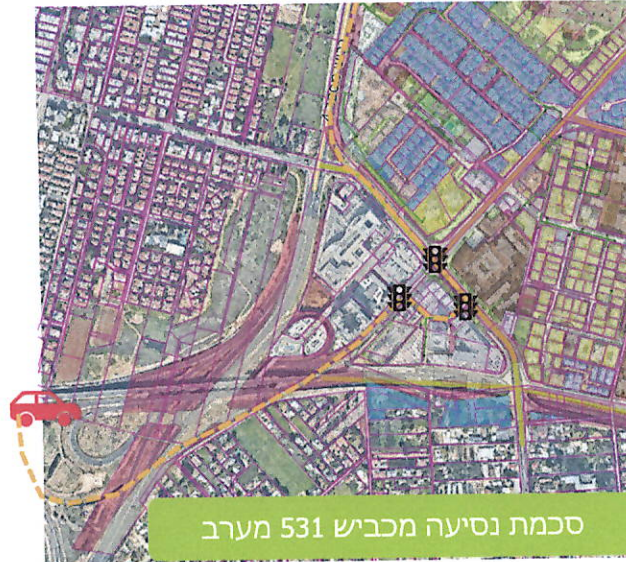
14. תת"ל 43 א' מסדירה רמפת ירידה ממזרח לכיוון 4 צפון. יחד עם זאת, לתנועה העוברת מכביש 531 מערב לכביש 4 צפון אין מוצא מלבד ירידה מכביש ארצי אחד דרך רחבות עירוניים כדי לחבור לכביש ארצי שני. מעבר זה דרך הירידה לאזור התעסוקה 'משולש כפר סבא-רעננה' ועלייה דרכו חזרה לכביש 4, מהלך הדורש מהרכבים הפרטיים לעלות דרך רחוב נתיב האבות לפנות אל רחוב הצומת בתחום כפר סבא, שניהם רחובות עירוניים, ולהמתין בכמה רמזורים, בדרכם לעליה חזרה צפונה לכביש 4.

15. המהלך יוצר סרבול תנועה ועומס רכבים במתחם המסומן בתמ"א 70, כמקום העתיד להיות מועצם בזכויות תוך תכנון מרחב הולכי רגל ראוי וטוב למשתמשי התחבורה הציבורית. מרחב העתיד לשמש מרחב אורבני פעיל ואינטנסיבי הכולל מעברים ושהיות הולכי רגל ורוכבי אופניים, עירוניים ובינעירוניים. אזור אשר עתיד להיות משורת ע"י תחבורה ציבורית ענפה – רכבת, מטרו ומסוף אוטובוסים. כל עוד לא יינתן מענה לתנועות החולפות באמצעות רמפות נוספות, תנועת הרכבים הפרטיים העוברת-נעצרת, צפויה להגביר את עומס הרכבים העוברים בין כבישים ארציים דרך מרחב הולכי רגל אורבני ועסקי.



16. אזור זה, הקרוי "משולש כפר סבא רעננה" נמצא בהליך תכנון, מתואם מול הועדה המחוזית למסמך מדיניות המטפל בקישוריות ומרחב הולכי הרגל תוך העצמת זכויות הבניה באזור התעסוקה לכדי סדר גודל של כ- 200,000 מ"ר. ללא מתן מענה לתנועות החולפות, ימשיך וייפגע המתחם מוטה התחבורה הציבורית והולכי רגל שוקק זה.

להלן סכמת מעבר הרכב הפרטי -



17. במסגרת הדיונים המקדימים לתכנית, נטען על ידי צוות התכנון, כי הבדיקות הכלכליות והתנועיות שנערכו לטובת פתרון לחיבור זה, אינן תומכות בתוספת התנועה המבוקשת. המשיגים מבקשים להמציא לידיהם את הבדיקות שנערכו, על מנת להתייחס לנתונים ולשיקולים שנקחו בהחלטה לביטול מערך תנועתי נדרש זה.

## 2.ב. תנועה מ 4 צפון ל531 מזרח

18. לא זו גם זו, נוסע המגיע מכיוון כביש 4 צפון ומבקש לפנות לכיוון כביש 531 מזרח, עתיד גם הוא לעבור דרך תוואי הרחובות העירוני של מתחם "המשולש" בכפר סבא ולעצור בכמה רמזורים, בכדי להתחבר לכביש הארצי המזרחי.

להלן סכמת מעבר הרכב הפרטי -





19. בישיבות תאום התכנית מול מהנדסת העיר נטען כי מתן מענה לתנועת כביש 4 צפון ל-531 מזרח יינתן במסגרת תחום הקו הכחול של תמ"א 47, אך מסמכים אלו לא הועברו להתייחסותנו.

20. המשיגים טוענים כי הפיתוח המשמעותי המתוכנן במחלף במסגרת תכנית זו חייב להציג את הפתרון האמור אף אם לא ימומש בהינף אחד עם יתר התכנית.

## ג. קישוריות הולכי רגל ושבילי אופניים

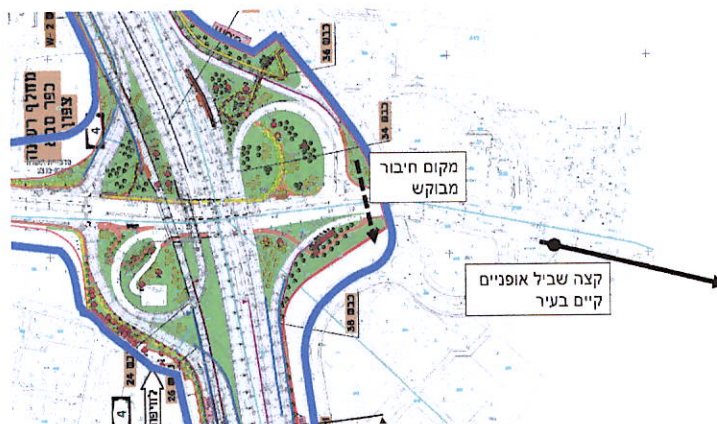
### **1.ג. שבילי אופניים בדופן המזרחית של כביש 4 ורציפותם**

21. המרחב באזור מחלף כפר סבא-רעננה צפון עתיד להיות מעבר בינעירוני המשמש הן את תושבי כפר סבא והן את רעננה למעברים וקישוריות לתחבורה ציבורית עתידית – מסוף אוטובוסים ותחנת מטרו התדהר. בהבנה כי כך, יש לוודא כי קיימת במרחב קישוריות מקסימלית בכלל האמצעים התחבורתיים, לרבות שבילי אופניים.

22. מסמכי התכנית המופקדת מציגים תכנון של שבילי אופניים העוברים מצידו המזרחי לצידו המערבי של כביש 4 תחת מחלף כפר סבא רעננה צפון. בכך, נקטעת רציפות שבילי האופניים בצדה של העיר כפר סבא ללא חיבורים המשכיים לשבילי האופניים המתוכננים או קיימים לשכונות 80 ו-60.

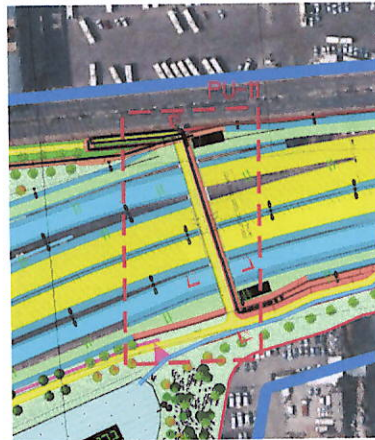
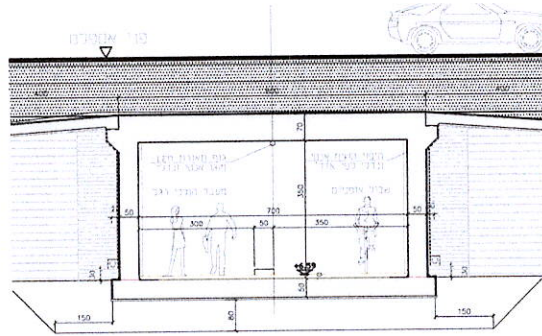
23. שביל האופניים הראשי ברחוב מנחם בגין נמצא בדופן הדרומית של הרחוב, ואילו שביל האופנים המוסדר בתכנית חוצה את המחלף ועולה צפונה, ללא חיבור לשביל האופניים המוביל לשכונות העיר.

24. תוך הסכמה כי לא ניתן להמשיך את שביל האופניים המתוכנן בתת"ל בדופן המזרחית, על מנת שלא לפגוע בסוללה הקיימת ומעניקה מיגון אקוסטי בין שכונת כס/60 לכביש 4, מבקשים המשיגים כי תתוכנן רציפות שביל אופניים בתחום הקו הכחול של התת"ל בסמוך למחלף רעננה כפר סבא צפון, בצידה של כפר סבא, באמצעות מעבר תת קרקעי תחת דרך מנחם בגין.



## 2.ג. מעבר לתחנת התדהר

25. מסמכי התכנית המופקדת מציגים תכנון מעבר תת קרקעי בין הדופן המערבית של כביש 4, הסמוך לרחוב הדפנה ברעננה אל דופן שכונת 80. המעבר קרוי בתכנית 'מבני הדרך pu-11', מתוכנן כמנהרה תת קרקעית באורך של כ-80 מטרים אשר רוחבה כ-7 מ' וגובהה כ-3.50 מ' בה משולבים שביל אופניים ודרך הולכי רגל.



26. לאור העובדה כי נבחנת האפשרות שהדיפו המתוכנן בתת"ל 101ב' יעבור לזרוע המזרחית, ויתכן כי תבוטל התחנה המתוכננת בצפון מערב העיר כפר סבא, תשמש תחנת התדהר ברעננה כתחנה חשובה במרחב כפר סבא רעננה צפון המשותף, ומעבר תת קרקעי זה עתיד לחבר את תושבי צפון מערב כפר סבא אל המטרו, ולשמש את תושבי שכונות כס/80 וכס/60 באופן יומיומי.

27. לאור זאת, ישנה חשיבות יתרה בתכנון מעבר אנושי פעיל, בטוח, ונעים להולכי רגל. מעבר באוויר הפתוח ובאור טבעי במקום מעבר תת קרקעי ארוך וצר, יספק פתרון מיטבי למשתמשים הרבים הצפויים להשתמש במעבר זה, ולהבטיח מרחב הליכתי נוח, בטוח ופעיל, הן מבחינת תנאי המרחב – תאורה, עיצוב אנושי, מרחב נצפה וכו', והן מבחינת פעילות במרחב כדוגמת מסחר. מעבר ארוך, חשוך במנהרה תת קרקעית, חסרת אור ואויר אינו הפתרון המועדף להולכי והולכות רגל. לחילופין ניתן לשקול הסדרת מעבר עילי להולכי הרגל והשארית שביל האופניים במעבר התת קרקעי, או הרחבת תחום המעבר התת קרקעי במסחר. לפיכך, המשיגים מתנגדים לתכנון המוצג של המעבר התת הקרקעי.



המשיגים מבקשים לבחון הסדרה ותכנון של גשר עילי להולכי רגל ורוכבי אופניים לשימוש תושבי העיר רעננה וכפר סבא כאחד.

#### ג. גישות הולכי רגל לתחנות האוטובוס בצפון העיר

30. כאמור בהשגה זו, המשיגים מברכים על העצמת תחבורה ציבורית בגבול העיר כפר סבא, ובמתן מענה אמיתי לתחבורה הבינעירונית המשמשת את תושבי העיר המתגוררים בה ועובדים מחוצה לה. עם זאת, המרחק המינימאלי אותו עתידים לעבור תושבי שכונות המגורים הצמודות לתשתיות התחבורה הציבורית המתוכננות בתכנית, הוא כ-300 מ' עד לתחנות האוטובוס על כביש 4, ורוב הולכי הרגל יעברו מרחק גדול מזה. על מנת למשוך הולכי רגל לשימוש תדיר של התחבורה הציבורית, ראוי שמרחב זה יפותח כמרחב נגיש, איכותי, נעים, מוצל שמעודד הליכה ואף יספק מקומות עצירה ומנוחה. יש לפתח מרחב נעים להולך הרגל וזאת על אף העובדה כי מדובר בדפנות כביש מהיר.

31. **המשיגים מבקשים כי כבר בשלב סטטוטורי זה של התכנית ישולבו ויתוכננו הוראות מחייבות לפיתוח נופי וצל עירוני אשר יתנו מענה לצרכי הולך הרגל, לרבות שבילים, מצללות, ופעילות מסחרית בקנה מידה משתנה.**

#### ד. איכות המרחב הציבורי והצללות

32. לא זאת אף זאת, האמור לעיל נכון אף יותר במעברים העיליים החשופים לשמש על גבי המחלפים המתוכננים ברעננה-כפר סבא דרום ורעננה-כפר סבא מרכז. מרחב לא מוצל, וללא תשתית לפעילות אנושית, לא יהיה בשימוש. החשש הוא שההדמיה המוצגת במסמכי התת"ל תהפוך למרחב החדש אשר משרת רק את תנועות הרכבים ואיננו מתוכנן לשימוש אנושי.

33. **אי לכך, המשיגים מבקשים כי מסמכי התכנית יכללו כלים להצללות גשרי הולכי הרגל לרבות הצגת הצללות עקרוניות בחתכי הגשרים ובדגש על הוראות מחייבות לתכנונם וביצועם.**



הדמיה - מבט מצפון

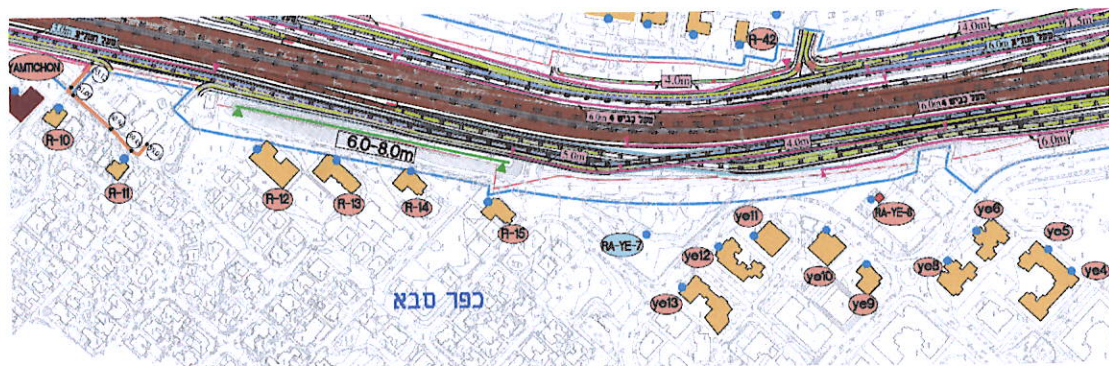


## ה. דרישות אקוסטיות

34. הרחבת הכביש לכיוון מזרח תוביל לתוספת כלי רכב ואיתה הגברת רעשי הכביש, על אף התנועה החולפת הצפויה להתעצם לעומת תנועה עומדת. עיריית כפר סבא מבקשת לוודא כי ננקטים כל האמצעים לצמצום והפחתת הרעש לכיוון בתי התושבים הקיימים, ומבני הציבור הנמצאים בסמוך לכביש.

35. בסמוך לשכונת כס/60 קיימת סוללה מגוננת המשמשת הן כתווח מגן בפני רעשי הכביש והן כמרחב ירוק פתוח הכולל טיילת הליכה מפותחת לשימוש תושבי השכונות. עיריית כפר סבא מבקשת להדגיש את החשיבות בשמירה על הסוללה הקיימת הן בתכנון הרחבת הכביש, והן בעת ביצוע העבודות.

36. בסמוך לקטע הסוללה הקיימת, כאמור סעיף 2 לעיל, לא מתוכנן מיגון נוסף באמצעות קיר אקוסטי, לפי מסמכי התכנית המופקדת. עיריית כפר סבא מבקשת להשלים את קטע הקיר האקוסטי במקטע זה.



37. בנוסף, לאור תוספת תאורה בתוואי הדרך, דבר המתבקש מעצם העצמת הכביש והרחבתו, יש צורך בביצוע סקר זיהום אור המשווה בין המצב הנוכחי כיום למצב העתידי, על מנת לוודא כי ננקטים האמצעים הדרושים לשמירה על איכות החיים בדופן השכונה הצמודה.

38. נדרש כי ככל וידרש לעת הביצוע או לאחר פתיחת הכביש מתן מענה של מיגון דירתי, יינתן זה, לא רק בעבור מבנים הקיימים ערב הכנת תכנית זו כי גם עבור כל מבנה עתיד להבנות בגבול זה של הכביש.

39. בנוסף, יש להוסיף למסמכי התכנית הנחיות בדבר עיבוי הצמחיה ממזרח הכביש בצמוד לדופן כפר סבא על מנת לעבות את החיץ האקוסטי בין שכונות המגורים לכביש.

40. על פי התסקיר להשפעת הסביבה, חישובי הרעש נעשו בין היתר בהתבסס על מיסעה מצופה באספלט שקט. לפיכך דורשים המשיגים כי הוראות מחייבות לתחזוקת המיסעה ישולבו במסמכי התכנית לשמירה על יעילות האקוסטית של האספלט השקט לאורך זמן.

41. המשיגים מבקשים לקבל דו"ח מקיף בנושא אקוסטיקה, רעש, תאורה, זיהום אור, בטרם מסמכי ביצוע הכביש, לצורך בדיקה מחודשת לעת תחילת העבודות. כמון כן מבקשים המשיגים כי הקמת המיגונים האקוסטיים תעשה כשלב ראשון של העבודות על מנת למנוע מיפגעי רעש גם לעת ביצוע העבודות בפועל ולפני שתתווסף תנועה בפועל – כלומר פתיחת הנתיבים הנוספים לתנועה.

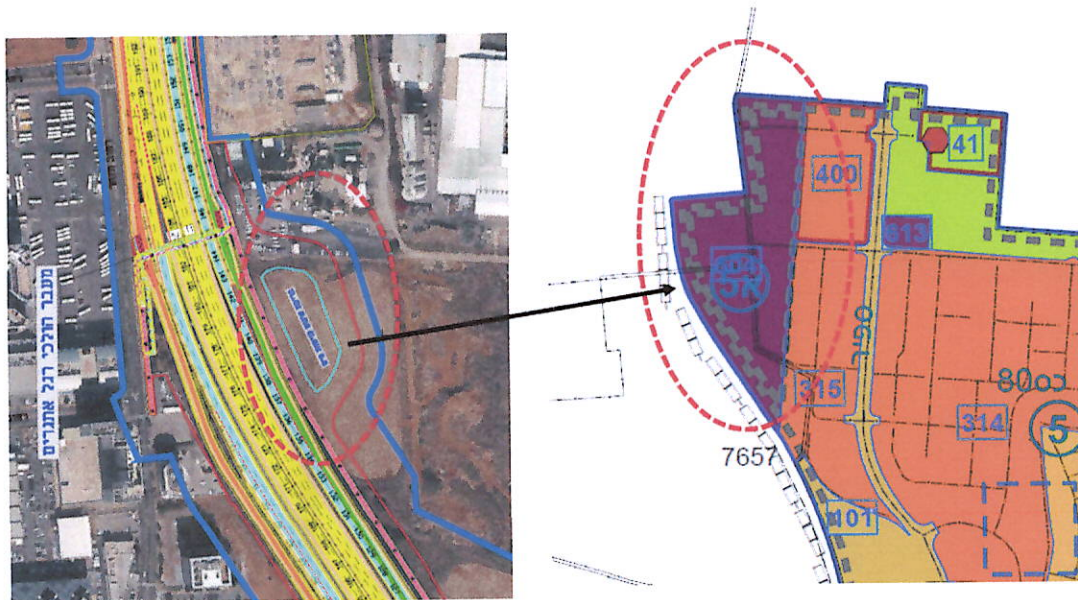
42. כמו כן יודגש, כי המשיגים מבקשים מתן מענה לנושאים הסביבתיים בתיאום מלא עם היחידה הסביבתית האזורית.



## 1. צמצום שטח מגבלות פגיעה בשטחי תעסוקה עתידיים

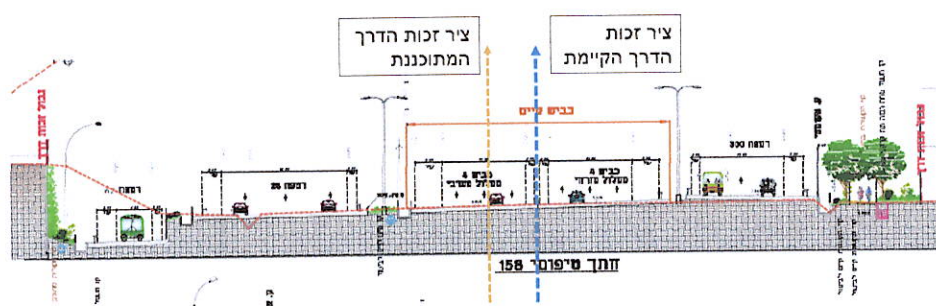
43. תחום הקו הכחול של תת"ל 43 מרחיב את זכות הדרך לאורך הציר של כביש 4 גם לטובת תשתיות וניהול נגר עילי. שטחים אלו מסומנים בתשריט ייעודי הקרקע כזכות דרך.

44. יצויין כי החלקות במספרים 138,140,192,194,196 הרשומים בגוש 7657 הינן חלקות בייעוד חקלאי נכון להיום, ומסומנים בתכנית המתאר הכוללנית המופקדת (תכנית מספר 405-0412890) כשטחים בייעוד מוכלל לתעסוקה. על פי התת"ל שטחים אלו מסומנים לבריכות איגום לצרכי פתרונות ניקוז וניהול נגר עילי. יודגש כי השטחים האמורים הנם שטחים בבעלות פרטית.



45. על כן, מבקשים המשיגים לקבל את דו"ח ההידרולוגיה של תכנית על מנת לבחון כיצד לצמצם למינימום את שטחי האיגום הנדרשים, מבוקש לצמצם ככל הניתן את שטחי האיגום המסומנים, או לבחון דיוק מיקומם, וזאת על מנת להותיר שטחים ראויים לקידום דופן תעסוקה החוצצת בין העיר לכביש 4.

46. תמ"א 3 מגבילה את קווי הבניין של המבונים לצד דרך מהירה למינימום 75 מ' מציר הכביש. לאור הרחבת הכביש לכיוון מערב, ולפי הערכה גרפית, ציר הכביש מתרחק מגבול כפר סבא לכיוון מערב, ובכך מסדיר מגבלות בניה חדשות לפי תמ"א 3. לאור העובדה כי הכביש מתרחב למערב ומזרח באופן לא אחיד, מבוקש כי יסומן ציר הדרך החדש, יש לבחון בעת הזו האם ניתן לצמצם את קו הבניין מציר הדרך ולהגדיל בכך את התכסית של הדופן הבנויה לכביש.

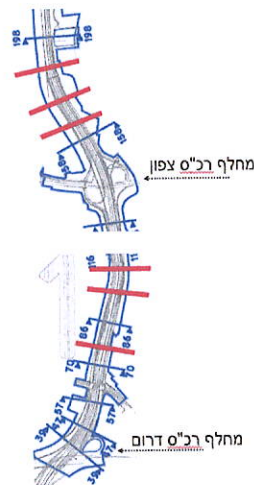




47. בנוסף לאמור, התכנית קובעת בפרק 6.3 לעניין הפקעות ורישום, כי השטחים המיועדים בתכנית זו לדרך יופקעו בהתאם להוראות הדין וירשמו על שם מדינת ישראל. מאחר והשטחים האמורים לעיל הנם שטחים פרטיים מציעים המשיגים לבחון כי התת"ל תאמץ במקרים אלו את הוראות ה"ייעוד הנדחה" כמופיע בתכניות לתשתיות לאומיות אחרות, וזאת על מנת לייצר "חלון זמן" שיאפשר לקדם תכניות איחוד וחלוקה לעתיד ויאפשרו לשמור על זכויות לטובת בניית דופן תעסוקתית לכביש 4 כמוצע בתכנית המתאר הכוללת המופקדת.

## **ז. מסמכי התכנית**

48. לאור העובדה כי מרבית ההפרדה בין כביש 4 היום לשכונות המגורים בכפר סבא הינה סוללה נטועה והפרשי גבהים, ישנם מרחבים אשר לא ניתן בהם פירוט מספק של תכנון הגבול בין העיר והכביש, לרבות הפרשי גבהים, חיבורים ומיגון אקוסטי, מבקשים המשיגים הצגת חתכי רוחב נוספים, כמפורט מטה במקומות המסומנים באדום :



## **ח. היתכנות לשלבויות ביצוע ותפעול**

49. בשל עומסי תנועה הנראים היום בכביש 4, מבקשים המשיגים להדגיש כי אין לאפשר הכשרתו של נת"צ על חשבון הנתבים הקיימים לרכבים פרטיים ובטרים ייצאו לביצוע הרחבות הכביש הכביש המתוכננות.

## **ט. תיאום העבודות עם הרשות הציבורית**

50. לאור העובדה כי התכנית עוסקת, בין היתר במתן מענה להולכי רגל ורוכבי אופניים, ומבקשת להתחבר לרשת הליכה העירונית, מבקשים המשיגים כי ייקבעו בתכנית מנגנוני העברת מסמכים ותכניות לשם תיאום וקבלת הסכמות של הרשות המקומית.

51. הועדה המקומית מבקשת כי התכנית תקבע הוראות מחייבות לתיאומים מראש ואישורים של מנהל ההנדסה בלוח זמנים סביר ובר יישום, לרבות לדבר אישורם של האמצעים האקוסטיים שיבנו לעת העבודות ולעת פעילות הכביש.

## י. שיקום לאחר ביצוע


52. נושא השיקום הנופי מופיע בהוראות התכנית בפרק 4.4.2 במתן הוראות לזמן הבניה ובפרק 6.4 בקביעת האמצעים למניעת מטרדים סעיף ו' העוסק בשיקום נופי. בהוראות התכנית לא נקבע כי תכניות השיקום הנופי יתואמו מול הרשות המקומית. מבוקש להדגיש כי כל מקום שנפגע כתוצאה מהוצאת תכנית זאת אל הפועל ישוקם, תוך התייחסות לפיתוח, תשתיות ונוף התואמים לחזון העירוני ותוך תיאום עם מהנדס/ת העיר. שיקום זה יהיה על חשבון הגורם המוסמך.

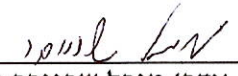
53. תודגש בזאת חשיבותה של הסוללה המגוננת הקיימת הסמוך לשכונת כס/60. על צוות התת"ל לוודא כי לא תיפגע הסוללה או במידת הצורך שיקומה הנופי, לרבות תיאום עיבוי הנטיעות על הסוללה ולכל אורך המפגש בין העיר והדרך, לרבות תיאום סוגי העצים, פיתוח המרחב והתשתיות המלוות מול הגורמים הרלוונטיים בעיריית כפר סבא.

## לסיכום

לאור כל המפורט לעיל מבקשים המשיגים לתקן את מסמכי התכנית בהתאם להערותיהם. המשיגים שומרים על זכותם להרחיב ולהוסיף על הטיעונים המפורטים לעת הדיון ולאחריו.

  
רפי סער – יו"ר הועדה המקומית כפר סבא

25.3.21   
אדר' עליזה זיידלר גרנות  
מהנדסת העיר

25.3.21   
אדר' מיכל שרייבר גלבנדורף  
אדריכלית העיר  
מנהל הנדסה כפר סבא